

## Les seniors repassent à la caisse

Author : otesanekvinz

Date : 4 juillet 2013

En ces temps de concentration extrême de la richesse, il n'y a pas de petits profits. Les pouvoirs de tutelle des sociétés de transports en commun sont en train de revoir leur tarification sociale, trop généreuse sans doute. Les seniors et les handicapés vont passer à la caisse.



Le système tarifaire qui accordait la gratuité aux seniors a vécu. Désormais, les aînés wallons devront s'acquitter d'un forfait pour pouvoir continuer à utiliser les TEC. Ils étaient 320.000 « 65+ » à bénéficier d'une telle mesure en Wallonie. Certes, des exceptions sont prévues pour protéger les plus défavorisés. Mais l'énorme désavantage de ces « correctifs » sur la gratuité généralisée, c'est qu'elle est toujours finalement injuste. Parce qu'il y a toujours une limite à fixer, un plafond de revenu, plus ou moins arbitraire, variable selon les nécessités et les besoins des gestionnaires de renflouer les caisses.

### Offensive généralisée contre la gratuité

Ce n'est pas une surprise. Déjà, cet été, la Municipalité de Paris avait annoncé la fin de la gratuité pour les détenteurs des cartes Emeraude (personnes âgées) et Améthyste

(handicapés). Et à Bruxelles, après d'âpres querelles d'apothicaires, la gratuité passe à la trappe. A partir du 1er mai 2013, les aînés paieront une « cotisation de solidarité » de 60 euros par an. Soit l'équivalent de cinquante voyages avec une carte « dix-voyages », ce qui est beaucoup pour des personnes dont on sait qu'elles se déplacent peu. La STIB prétend ainsi « compenser » la baisse du prix des abonnements scolaires. Mettre en concurrence deux catégories fragiles, en l'occurrence seniors contre juniors, c'est ce qu'on appelle aujourd'hui de la « solidarité ». S'amorce ainsi un grand mouvement d'économie de bouts de chandelle sur le dos de ceux qui font l'effort d'organiser leur mobilité de manière écologiquement plus soutenable et singulièrement sur les plus fragiles d'entre eux : les pensionnés, les pauvres, les handicapés.

Parmi les autres « arguments » avancés par les gestionnaires de la STIB pour « réformer » le système tarifaire en abandonnant la gratuité des seniors, il y a celui selon lequel une telle mesure n'est pas « adaptée » pour répondre à la précarité. C'est vrai, comme tout avantage calculé sur l'âge et non sur le revenu. Il n'y a à priori pas de raison pour que le baron Lippens voyage gratuitement en bus, au même titre que le retraité des Forges de Clabecq. Mais si on ne se fait pas trop de souci pour l'autonomie et la mobilité du baron, on sait par ailleurs que les aînés se déplacent peu, et que ce n'est pas seulement une question de péage. La gratuité constituait un formidable incitant à utiliser les TEC. D'autant que beaucoup n'ont même pas de voitures. Ils sont très nombreux à avoir « profité » de la gratuité pour améliorer leur confort de vie. Quand on connaît le sens inné de la « simplicité volontaire » de bien des aînés, surtout ceux qui ont connu la société d'avant le gaspillage organisé, on peut craindre que beaucoup renoncent désormais à se déplacer plutôt que de s'acquitter de cette « modeste contribution ». Les autres reprendront leur voiture.

La gratuité, fût-elle partielle et limitée aux aînés, doit ainsi être envisagée comme une étape vers la gratuité généralisée. A Bruxelles, malgré de très vagues promesses électorales, aucun parti, fût-il au pouvoir, ne semble en mesure de faire avancer cette position. Et quand on n'avance pas, c'est bien connu, on recule. Passons sur l'inélégance qui consiste à reprendre ce qu'on a donné (les enfants disent : donner c'est donner, reprendre c'est voler), la société libérale, qui a fait de la prédation son unique étalon, nous a habitué depuis trente ans à ces reculades. Seuls ceux qui « méritent » la gratuité, ou le tarif social, parce qu'ils sont trop pauvres, seront concernés par les nouvelles grilles tarifaires. Celles-ci seront un outil de classement hautement stigmatisant, un de plus. Là où la gratuité égalise, la tarification modulée stigmatise. Sans compter les coûts que représentent ce chipotage et cette complexité administrative.

La gratuité n'est pourtant pas une utopie de gauchiste écolo-sectaire : ça existe, même en Belgique, à Hasselt et à Mons. Et ce n'est même pas une mesure « de gauche ». En France, sur les treize villes qui ont passé le cap, on compte des majorités de droite, à Châteauroux, par exemple. Ce sont des expériences certes limitées et sur lesquelles les collectivités locales sont parfois revenues. Le cap suivant paraît difficile à franchir : la gratuité généralisée, soit dans une ville de grande taille, comme Bruxelles, soit sur un réseau national (SNCB, SNCF, etc.). La capitale estonienne, Tallinn (près d'un demi-million d'habitants), vient toutefois de le franchir : depuis le 1er janvier 2013, les transports en commun y sont gratuits.

Mais chez nous, ce n'est pas demain la veille, tant l'hostilité à la gratuité est grande au sein des sociétés de transports, des fédérations patronales, et même des associations d'usagers (dont on se demande souvent au nom de qui elles parlent). Quand on décortique les arguments des opposants à la gratuité (le coût, l'augmentation des « manifestations d'incivilités »...), on ne trouve rien qui soit vraiment en mesure de faire pencher la balance argumentative en faveur du maintien du péage.

## L'estimation quantitative de tout

Car cette hostilité est d'abord idéologique. En Belgique, VLD et NV-A ne veulent pas entendre parler de gratuité, « *moins pour son impact budgétaire que par opposition à l'idée même qu'un service public puisse fonctionner sans contribution des usagers* ». Car selon l'expression favorite des libéraux, qui expose l'horizon ultime de leur pensée, « *dans la vie rien n'est gratuit* ». L'adage en cache un autre : « *dans la vie, rien n'est susceptible d'échapper à une appropriation privée et à la marchandisation de sa valeur* ». Ce qui est une traduction plus précise du premier. Car les musées étaient bien gratuits jusqu'au milieu des années 90 (ce qui ne veut pas dire qu'ils n'avaient pas un coût, ce qui est tout autre chose), ce que les gestionnaires actuels aimeraient à tout prix que le public oublie.

Tout ce qui a un jour été gratuit doit cesser de l'être. Le maintien de la « croissance » est à ce prix : celui de la mercantilisation du secteur (autrefois) public. Des biens et services qui avaient jusque là été fournis gratuitement – c'est-à-dire hors marché – par le travail des agents de l'Etat ou des collectivités locales sont transformés en « marchandises fictives », selon l'expression de Karl Polanyi. Cette « croissance » artificielle a été peu interrogée, elle est probablement largement « contre-productive ». Dans le cas des musées, les recettes générées par les péages aux entrées sont sans doute inférieurs aux coûts de leur mise en place. Peu importe, il s'agit d'abord de rabattre le visiteur, l'utilisateur, vers l'esprit de consommation et de libérer « *l'appétit inextinguible et monstrueux que suscite en nous l'estimation quantitative de tout* ». (Jean-Louis Sagot-Duvaurox) Le combat pour la gratuité, c'est bien à ce niveau qu'il se joue. « *En effaçant la valeur d'échange, la gratuité nous laisse dans la libre responsabilité du bon usage.* » Un combat que les aînés usagers des transports publics ont perdu, provisoirement du moins.